



ISEMAR

INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME
NANTES - SAINT NAZAIRE

Première puissance économique, plus grand consommateur d'énergie et disposant du plus important outil militaire notamment naval, les États-Unis ont un lien ancien et fort avec le fait maritime. L'éloignement des autres pôles économiques mondiaux et la place prépondérante qu'ils occupent dans les échanges rendent les liens maritimes très importants. Le rôle fondamental du maritime pour le commerce extérieur s'accompagne néanmoins d'une certaine faiblesse armatoriale, même si le pays reste une puissance financière dans le secteur. Par ailleurs, les États-Unis sont très importants en termes réglementaire (unilatéralisme, protectionnisme) et pratiquent un interventionnisme international avec un volet maritime. Autant d'éléments qui font de ce pays une puissance maritime particulière.

Les flux maritimes américains

En 2009, les États-Unis étaient la troisième plus importante nation exportatrice de marchandises et la première importatrice et participent donc de manière capitale aux échanges internationaux. Même si les échanges avec les voisins mexicains et canadiens sont importants, la mer représente le vecteur principal du commerce extérieur américain.

Les États-Unis sont d'abord une grande puissance agricole, ce qui se traduit par des exportations massives de ses grandes cultures. Pour la campagne 2010-2011, le pays expédiera 50 Mt de soja, 35 Mt de blé, 35 Mt de maïs, 3,5 Mt de riz. Le pays fournit le Proche et Moyen-Orient dépourvus de blé, l'Amérique Latine et le Japon en maïs, la Chine en soja¹. Les zones d'exportations sont essentiellement les ports du Bas Mississippi (South Louisiana, Nouvelle Orléans) ainsi que des ports du Pacifique connectés par voies ferroviaires.

Les États-Unis en 2011 ont produit 1,1 Mds de tonnes de charbon, avec un record de 95 Mt expédiés essentiellement par le port virginien de Hampton Road, le reste transitant par Baltimore et Mobile. A l'inverse, le pays a importé 10 Mt depuis la Colombie notamment.

Produit à l'Ouest des Grands Lacs, le fer est exporté pour moitié via les laquiers aux sidérurgistes canadiens. Les volumes d'importation et d'exportation sont similaires autour de 10 Mt. Les États-Unis, avec 80 Mt d'acier brut en 2011, ne représentent que la moitié de la production de l'UE mais sont supérieurs à l'Inde, à la Corée ou à la Russie. Les exportations de produits métallurgiques ont été en 2010 de 11,2 Mt contre 21,1 Mt importés (UE, Corée). En 2010, la production américaine de pétrole n'a couvert que 40% de la consommation ce qui a impliqué l'importation de 456 Mt de brut², volume un peu inférieur à l'Europe. Les États-

Unis représentent 20% de la consommation comme de la capacité de raffinage mondiale. Les exportations de raffinés en 2010 étaient de 101,7 Mt (équivalent à l'Ex-URSS et au Moyen-Orient) fournissant les pays des Caraïbes, l'Amérique Latine et l'Europe. En retour, 121 Mt ont été importés.

Le pétrole, produit pour un tiers en offshore, alimente une importante industrie maritime au Texas et en Louisiane. Le gros du parc de raffinage des régions littorales se situe dans ces états, le reste se situant en Alaska, dans l'état de Washington, en Californie et dans les estuaires du Nord-Est. Au Texas, Houston possède l'un des plus gros tissus pétrochimiques au monde.

Pour le gaz, les États-Unis n'ont besoin d'importer que 10% de leur consommation soit 70 Mt par gazoduc du Canada et 10 Mt de LNG notamment de Trinidad & Tobago. Le marché américain du LNG aurait dû prendre de l'ampleur ces dernières années, mais est contrarié par le gaz de schiste dont le développement national ou non décidera de l'avenir gazier du pays.

Les États-Unis constituent le premier marché mondial de véhicules particuliers avec 12.8 M d'unités en 2011. Les importations par voie maritime sont importantes (3.2 M d'unités) du Mexique, d'Europe et d'Extrême-Orient (Japon 1,426 M; Corée 0,570 M)³. Parallèlement, les exportations sont presque au même niveau avec 2.23 M d'unités en 2010 avec pour destination outre les voisins, la Chine, le Golfe Persique et l'Allemagne.

Les États-Unis sont l'un des plus grands pays industriels avec un cinquième de la valeur ajoutée mondiale même si depuis 2010 la Chine lui a ravi la première place. Le pays est le plus grand importateur de biens manufacturés conteneurisés,⁴ mais la dépendance des États-Unis aux biens manufacturés bon marché ou

¹ 14 Mt de coton ont été exportés en 2011 à tous les gros producteurs de textile. De même que 40 Mt de produits forestiers sont exportés chaque année notamment en Extrême-Orient.

² Les provenances principales du pétrole brut étaient en 2010 le Canada (22%), le Golfe Persique (20%), le Mexique (22%), le Venezuela (10%), le Nigéria (9%).

³ Les principaux ports sont New York (590 000 en 2010), Baltimore (397 000), Jacksonville (384 000), Brunswick (389 000), Portland (265 000), San Diego (262 000) et Los Angeles (154 000).

⁴ Encore autorisé, le système des conférences (1998) pourrait faire l'objet d'une réforme, se calquant sur le nouveau régime européen. Le lobbying à ce sujet est vif de toutes parts, justifié tantôt par un alignement sur les traditionnelles règles de la stricte concurrence, tantôt par les exigences économiques d'un secteur mondialisé.

technologiques est équivalente à l'Europe. En 2011, les ports américains ont vu décharger environ 15 M d'evp et charger 12 M d'evp, l'Extrême-Orient représentant 60% des origines (50% pour la seule Chine) et 50% des destinations. L'économie américaine expédie notamment au travers du Pacifique des produits forestiers et agricoles conteneurisés ainsi que des déchets pour recyclage, mais fournit des produits industriels aux pays d'Amérique Latine et des Caraïbes. La crise issue de l'éclatement de la bulle des *subprimes* s'est déclenchée en 2007 et dès 2008 les importations de conteneurs ont reculé de -6% puis de -16% en 2009. L'année 2010 s'est traduite par une reprise de 14% mais 2011 a été sans croissance signe d'une situation économique encore en faible reprise.

La configuration des trafics majeurs étant transpacifique ce sont donc les ports de la Côte Ouest qui dominent la hiérarchie⁵. Moins concernés par les trafics en provenance d'Asie, les ports de la Côte Est et du Golfe du Mexique espèrent beaucoup du nouveau format du canal de Panama accessible aux 12 000 evp. D'une manière générale, les autorités portuaires de l'Est et du Sud du pays espèrent beaucoup que le lien de Panama avec le Pacifique reformaté favorise les échanges.

Un pavillon américain protégé

Au début 2011, le pavillon américain se situait à la 21^e place, soit 0.8% de la flotte mondiale. Cependant, en termes de maîtrise économique les États-Unis étaient à la 7^e place. La flotte contrôlée par les intérêts américains bat pour moitié la bannière étoilée et un tiers ne quitte pas les eaux domestiques. Le rang du contrôle économique américain est variable selon les segments d'activité : 6^e pour les pétroliers, 3^e pour les chimiquiers, 9^e pour les gaziers et les vraquiers, 11^e pour les PC.

La flotte américaine fut la plus importante au monde avant que le transfert vers les pavillons de complaisance l'ai réduite à peu de choses. Le registre panaméen (1925) a été utilisé dès les années trente par les paquebots. Le secteur maritime américain a été l'initiateur du mouvement de dépavillonnement avec l'accord du gouvernement américain vers les registres de pays "proches", Panama, Libéria, Honduras. Aujourd'hui, l'ex territoire américain des Îles Marshall⁶ concentre la moitié du pavillonnement extérieur américain, le Panama, les Bahamas et le Libéria représentant le reste.

Le pavillon américain garde une importance en vertu de la loi sur la marine marchande de 1920 (Jones Act) qui réglemente le commerce maritime dans les eaux américaines. Elle exige que tout le cabotage national

⁵ En 2010 : Los Angeles (7.8 M d'evp), Long Beach (6.3 M) Oakland (2.3 M), Tacoma (1.4 M), Seattle (2.1 M), New York – New Jersey (5.3 M), Norfolk (1.9 M), Charleston (1.3 M), Savannah (2.8 M), Jacksonville (0.9), Miami (0.8 M) et Port Everglades (0.8 M).

⁶ Le territoire dispose d'un accord de libre association avec son ancienne métropole facilitant les immatriculations américaines. Le registre est géré (comme le Libérien) aux États-Unis.

soit réalisé par des navires battant pavillon américain, construits et réparés aux États-Unis⁷, détenus par des citoyens américains (75%) et armés d'un équipage américain (75%). En 2011, la flotte privée américaine active en haute mer⁸ comptait 192 navires, 97 sous Jones Act (5,146 M tpl) et 95 autres (3,986 M tpl). La flotte sous Jones Act se répartissait en 4 vraquiers, 26 PC, 10 roro, 56 pétroliers, 1 cargo.

Le but de cette loi est de soutenir l'industrie maritime des États-Unis. Comme tout protectionnisme, elle protège les intérêts économiques nationaux tout en soulevant des critiques coût élevé de la construction navale comme du transport. La construction navale évolue dans un cadre totalement domestique faiblement compétitif. La flotte américaine est limitée aux trafics intérieurs côtiers⁹, à l'offshore et aux liens avec l'outremer, les états fédérés d'Hawaï et d'Alaska, l'état associé de Puerto Rico et les diverses dépendances¹⁰.

Le but du Jones Act est aussi de garantir aux États-Unis une flotte commerciale stratégique (capacité de construction, navires de toute nature). La loi sur la sécurité maritime de 1996 (confirmée en 2003) place en situation d'auxiliaire une partie de la flotte nationale et des navigants. Soixante navires dont des PC (APL NOL, Maersk, Farrell Lines, Hapag Lloyd) participent à ce programme.

La flotte nationale est aussi utilisée pour l'aide alimentaire de l'agence fédérale USAID, la plus importante au monde. Ce programme qui expédie une partie de la production agricole via l'aide américaine s'inscrit dans le Preference Cargo Act laissant 75% de cette activité à la flotte domestique, ce qui soulève aussi des critiques sur le surcoût, mais passe également pour soutenir le secteur maritime.

Des armements réduits à peu de chose

Le mouvement de dépavillonnement et le cadre limité du trafic domestique a laissé un secteur maritime américain un peu étriqué. En trente ans on a assisté notamment à la disparition du transport conteneurisé international américain alors même qu'il est une invention de John Mac Lean fondateur de SeaLand. En 1980, dans le classement mondial des principaux armements conteneurisés figuraient Sealand (n°1), US Lines (n°9), American President Lines (n°10) et Farrell Lines (n°12). En 1986, US Lines victime d'une croissance trop rapide a fait faillite alors que d'autres compagnies ont disparu à la suite d'acquisitions internationales. En 1997, Lykes Lines a été repris par le Canadien CP Ships alors que

⁷ Ainsi, Philadelphia Aker construit des navires "Jones Act" et possède une filiale de frètement coque nue (ACS) pour le marché domestique.

⁸ Le système fluvial du Mississippi, les Grands Lacs et les canaux de l'Intracostal Waterways emploient aussi une flotte "interne".

⁹ Le cabotage est soutenu par un programme de l'administration maritime (MARAD) baptisé American Maritime Highway Marad (2010) concernant la navigation fluviale et côtière.

¹⁰ En sont exemptées les Îles Vierges aux Antilles; Guam, Samoa américaines, Îles Mariannes du Nord dans le Pacifique.

APL a été acquis par le Singapourien NOL. Sea-Land passé dans le giron du géant ferroviaire CSX en 1986 avait tissé en 1995 une alliance mondiale avec Maersk. En 1999, Maersk racheta l'armement dont il conserva le nom jusqu'en 2006 et quelques navires sont toujours sous le régime du Jones Act. Enfin, plus récemment, en 2007 CMA CGM a acquis le petit armement californien spécialiste du Pacifique lui aussi appelé US Lines (2003).

Le segment domestique est occupé notamment par Horizon Lines (33^e armement mondial), Matson Navigation (34^e), Seaboard (36^e) et Crowley Lines (50^e) et SeaFreight (79^e). Héritière de la branche nationale de Sea Land, Horizon Line (Charlotte, CN) a été vendue en 2003 au groupe Carlisle puis au fonds Castle Harlan. Matson est une filiale d'un groupe multiactivité d'Hawaï (Alexander & Baldwin Inc.). Seaboard (Miami, FL) est une filiale d'un groupe alimentaire du Midwest. Crowley Maritime Corp. (Jacksonville, FL), détenue par la famille fondatrice, est actif dans le conteneur, mais aussi le remorquage, le roro, le supply offshore et le barging (pétrole, vrac et roro pour Porto Rico). L'armement Farrell Lines reste présent dans le secteur roulier comme American RoRo Carrier, Waterman Steamship Co., Central Gulf Line. Le pays compte quelques armements pétroliers¹¹, dont le plus important Overseas Shipholding Group est de taille mondiale.

Les armements OSG comme Horizon Line sont cotés en bourse à New York. La place au travers du NYSE et du NASDAQ accueille une grande partie de la cotation de sociétés internationales ce qui laisse aux États-Unis encore un rôle éminent dans l'économie maritime. Ces compagnies d'essences étrangères notamment des Grecs (une quarantaine) ont trouvé à New York les capitaux nécessaires à leur développement¹². Certaines ont leur siège à New York, mais ne sont pas liées au système maritime américain et aucune n'a de navire sous le régime du Jones Act.

Pétrolier d'OSG



Photo ISEMAR

¹¹ Les trois grands groupes pétroliers possèdent aussi leurs armements Conoco Philipps Shipping Marine, Exxon Mobil Sea River Marine, Chevron Shipping. Dans le secteur du vrac, les géants Cargill et Bunge sont de gros affréteurs, dans celui des fruits Dole, Chiquita et Del Monte ont des branches maritimes (reefer, conteneurs).

¹² Les sociétés en difficultés bénéficient aussi du régime protecteur des faillites (chapitre 11) permettant de gérer les temps difficiles.

La manutention portuaire de conteneurs

Lors de la vente de SeaLand, Maersk a repris certains de ses terminaux, les autres ont été placés sous le contrôle de CSX World Terminals. En 2006, DPW a acheté la société, cependant à la suite d'une polémique venue des rangs conservateurs sur le rachat par des intérêts arabes de terminaux du territoire américain, DPW a revendu les terminaux (6 en pleine propriété et 8 en alliance). Ils sont aujourd'hui intégrés dans la société Ports America Group détenue par le fonds Hight Capital du géant de l'assurance AIG.

L'autre acteur national est SSA Marine et qui possède des terminaux aux États-Unis, en Amérique Latine et au Vietnam. En 2007, le propriétaire de SSA, Carrix Inc. (Seattle) a vendu la moitié des parts à Goldam Sasch. La faible croissance des activités américaines a aussi entraîné la vente des terminaux d'OOCL au fonds de retraite des enseignants de l'Ontario et de 50% de ceux de Hanjin à Macquarie (Australie). Alors que RREEF Infrastructures (Deutsche Bank) a acquis Maher Terminals LLC opérateurs de terminaux à conteneurs à Port Elizabeth (NJ).

La croisière

Le secteur de la croisière est un des piliers de l'industrie du tourisme nord-américaine. En 2010, elle a concerné 14,82 M de passagers, dont 9,69 M embarqués dans un port américain. La croisière américaine réalise 60% de l'activité mondiale, fait vivre un secteur de 24 Mds US\$ et emploie 330 000 personnes. La flotte des opérateurs américains dans la région est de 167 navires, mais un seul était sous pavillon américain en 2010. Les ports concernés sont essentiellement les ports de Floride puisque proches des destinations des Caraïbes : Miami 2.166 M, Port Canaveral 1,289 M et Port Everglades (Fort Lauderdale) 1,758 M.

La croisière américaine est dominée par le groupe Carnival Cruise Lines fondé en 1972 par Ted Arison et qui dispose d'une dizaine de marque s(représentant une centaine de navires). Plusieurs de ces marques sont issues de rachats d'opérateurs américains : Holland American Lines en 1989, Seabourne Lines 1992-1996, Princess Cruise en 2003.

La concurrence américaine s'incarne dans Royal Caribbean Cruise Line qui possède une vingtaine de navires. La compagnie appartient à la famille Pritzker (Hyatt) et a été agrandie de Celebrity Cruise en 1997. Norwegian Cruise Line compte onze navires et est détenue par le fonds Apollo Management comme deux autres compagnies Regent Seven Seas Cruise et Oceania Cruise. Le groupe Disney s'est engagé dans le secteur en 1995 et possède trois navires. Carnival domine le marché mondial avec la moitié des parts de marchés américaines et mondiales, RCCL représentant 25% et NCL 8%.

Les questions réglementaires

L'Oil Pollution Act de 1990 (OPA90), venu en réponse à l'accident de l'Exxon Valdez en 1989, prescrit une responsabilité extrêmement forte envers l'armateur et l'affrèteur en cas d'accident. L'OPA prescrit la suppression des pétroliers simple coque et impose la double coque pour les navires à construire. Les États Unis ont initié le mouvement que rejoindront et renforceront l'OMI (Marpol annexe I) et l'UE (paquets Erika).

Suite à une proposition des États-Unis et du Canada (2009), l'OMI a amendé l'annexe VI de Marpol en créant une zone de contrôle des émissions (soufre) en vigueur depuis janvier 2012 dans leurs ZEE (continent et Hawaï). Puis, en 2015, la teneur en soufre du fioul maritime y passera de 1% à 0,1%. La Californie impose déjà ce niveau dans sa zone contigüe (24 miles) depuis janvier 2012.

Suite au 11 septembre 2001, la sécurité intérieure américaine a adopté un principe de totale sanctuarisation du territoire national. Cette nouvelle donne sécuritaire est administrée par l'*US Department of Homeland Security*. Sous sa tutelle, une agence fédérale, la *Transportation Security Administration* (TSA), est chargée de la sûreté des transports définis par la *Maritime Transportation Security Act* (2002). Sur le terrain, la politique sécuritaire est assurée par la douane et la garde côtière¹³.

S'inquiétant d'une action terroriste dans un conteneur importé, les États-Unis ont défini une politique unilatérale visant à porter la contrainte de contrôle dans le port de départ au travers de la *Container Security Initiative* (CSI) mise en place en 2002. Il s'agit d'un contrôle des manifestes 24 heures avant l'embarquement au port d'exportation par les Douanes américaines. S'y ajoute un programme volontaire des douanes qui a pour objectif d'impliquer et de responsabiliser les opérateurs de la chaîne de transport avec à la clé des facilités pour les contractants. (*US Customs Trade Partnership Against Terrorist* (C-TPAT)). Bien que la démarche américaine soit marquée par l'unilatéralisme, le monde maritime international s'est mis, en partie, au diapason avec l'adoption, en 2002, des amendements au chapitre XI de la convention SOLAS regroupés dans le code *International Ship and Port Security* (ISPS). L'UE a adopté aussi le "24 H rule" et "Opérateurs économiques autorisés".

Les Américains ont maintenu leur volonté de renforcer leur sécurité portuaire avec le *Security and Accountability for Every (SAFE) Port Act* d'octobre 2006. Le processus de contrôle documentaire a été renforcé avec depuis 2009, la transmission de douze informations aux Douanes US afin d'améliorer le ciblage

des conteneurs et des acteurs économiques, mais aussi la localisation et le statut des conteneurs à bord non débarqués dans les ports américains.

Les Américains en sont revenus à l'idée d'un contrôle physique des conteneurs. En août 2007, une nouvelle loi américaine, la *House Resolution No. 1* exigera à partir du 1^{er} juillet 2012 que tous les conteneurs soient scannés au départ du port de départ. Les critiques internationales de nombreuses d'institutions et des professionnelles sur l'inutile perturbation des flux et de la faisabilité même de l'opération ont fini par amener l'administration américaine à décaler la mise en place de la mesure à 2014.

Les relations internationales

En matière de terrorisme les États-Unis ont dressé une liste noire concernant l'Iran, la Syrie, le Soudan et Cuba. Ce qui concerne les acteurs maritimes de ces pays, mais aussi ceux de toute nature de pays tiers qui peuvent se voir viser via leur activité sur le territoire américain.

Des accords bilatéraux entre États caribéens et États-Unis existent pour que ces derniers viennent renforcer l'exercice des compétences répressives en matière de lutte contre les trafics de cocaïne en Caraïbes (accords de sous-traitance, *shiprider agreements*, *hot pursuit agreements*, *entry to investigate agreements*).

La région arctique cristallise des enjeux politico-économiques (commerce maritime et accès aux ressources minières) et suscite des revendications territoriales. Les États-Unis contestent la vision de leur voisin sur le passage du Nord-Ouest qui considère son archipel arctique comme des eaux intérieures. Washington considère le passage entre les îles comme une route internationale.

Les États-Unis (Alaska) et le Canada s'opposent aussi en Mer de Beaufort (présence de pétrole) quant à la délimitation et à l'extension du plateau continental. Cela pourrait même pousser les États-Unis à revoir leur position au sujet de la Convention de Montego Bay qu'ils n'ont toujours pas ratifiée.

En tant que membre permanent du Conseil de sécurité de l'ONU, mais aussi au travers de leurs programmes navals successifs, *Allied Provider* et *Task Force 151* (pendants des opérations navales européennes), les États-Unis sont un acteur de la lutte anti-piraterie dans l'Océan indien. Grâce à une aide matérielle et logistique en Asie du Sud Est, ils avaient aidé les forces marines riveraines à se structurer contre le phénomène; l'opération *Ocean Shield* a le même but en ce qui concerne la Corne de l'Afrique.

PAUL TOURRET, ISEMAR

¹³ L'USCG, corps militaire regroupant tous les moyens d'action de l'État en mer assure de vastes missions : sauvetage en mer, sûreté maritime, fiabilité de la navigation et des accès nautiques, défense nationale, protection de l'environnement et sécurité des navires.